

INTERVENTION DE LA REPUBLIQUE DU BENIN

:

Présentation du Bénin.

L'évaluation de la mise en œuvre du programme d'Almaty

1- Sur le plan de la politique de transit :

Dans son plan d'orientation stratégique de développement, le Bénin se considère comme un pays de transit par excellence dans son espace économique. Il est une porte d'entrée sur les marchés de plus de 300 millions d'habitants. D'où un engagement des Autorités à mettre en place une politique adéquate de développement des infrastructures de transit qui se traduit par :

- a) Un développement des infrastructures portuaires : construction de quais et de magasins , viabilisation et sécurisation de l'espace portuaire sur financement du MCC,.Construction de quais et gestion par l'opérateur privé Bolloré etc
- b) la Construction d'une auto route sur la partie qui le concerne sur le Corridor Abidjan Lagos (Cotonou – Pahou sur financement de la Banque Mondiale, Pahou frontière Togo sur financement de la BAD.

Vers les pays de l'hinterland, la portion Cotonou Abomey- Calavi est construite, la portion Abomey-Calavi Bohicon est en construction. Le reste de du trajet vers le Burkina et le Niger est acceptable.

Il est envisagé la construction d'un port sec à Parakou et à Malanville pour desservir le Niger.

Le projet de rénovation du Chemin de fer entre les deux pays tient à cœur aux autorités des deux pays.

- c) Construction de postes de dédouanement juxtaposé sur les frontières avec le Togo, le Nigeria et le Niger. Il est envisagé la construction d'un autre poste sur la frontière avec le Burkina Faso. Il faut signaler que l'UEMOA et la CEDEAO jouent un rôle important dans la construction de ses infrastructures.

2- Facilitation du commerce

- a) Création d'un guichet unique de formalisation des importations et des exportations. Fruit de la coopération entre le Bénin et la Société Bureau Veritas qui ont créé la Segub qui tentent de diffuser l'expérience Béninoise dans la sous-région. (Togo, Niger)

Les activités ont débuté en 2011 au port de Cotonou et sont étendues aux frontières terrestres avec le Togo à partir du mois d'août 2013 ; extension prochaine vers le Nigeria ; le Niger et le Burkina Faso.

- b) Suivi des marchandises en transit par GPS commencé en 2010 et interrompu pour diverses raisons va commencer avant la fin de l'année avec une société canadienne.

Résultats obtenus.

Le Taux de séjour des marchandises au port : 27 j en 2009 13J en 2012 et 7j en 2013 . 3 si le transitaire paie rapidement sa facture.

Le temps de traversée des frontières terrestres 75Jen 2009 28 j en 2012 25j en 2013-07-17

Nombre de postes de contrôles 17 en 2009 11 en 2012 15 en 2012, ce phénomène va s'améliorer avec le suivi des marchandises.

L'environnement des affaires.

Les accords commerciaux favorisent l'importation de produits finis et l'exportation des matières premières, donc si on ne prends garde le développement des infrastructures tel qu'on le constate va faire perdurer cet état de chose.

L'accord ACP UE qui a permis d'exporter tous produits sans droit de douane vers l'UE n'a pas permis de développer de façon significative les exportations malgré le Stabex, le Sysmin etc. AGOA n'a pas de façon significative changer l'orientation des échanges ?

Les USA ont compris qu'il faut investir dans les infrastructures structurant de nos économies à travers le MCC MCA la décision du Président OBAMA d'investir dans la production d'énergie.

Quelles seront les conséquences de l'accord de partenariat économique que veut signer l'UE avec la région Afrique de l'Ouest sur le développement de ses pays et du commerce intra africain ? L'UE a compris que les régions en Afrique n'ont pas les mêmes problèmes. Nous qui sommes ici représentons une partie de l'Afrique sans le Maghreb et l'Afrique du Sud.

Le développement des pays de transit et sans littoral passera également par la construction d'infrastructures secondaires qui contribueront à mieux produire, entamer la transformation de nos matières premières en produits finis dont les principaux marchés sont surtout nos sous régions pour plusieurs raisons que pouvez imaginer. Le Développement du commerce frontalier avec les infrastructures qui vont avec.

Donc les perspectives du programme d'Almaty doit prendre en compte cette donne. C'est-à-dire augmenter le niveau du commerce intra africain.

Monsieur le Président,

Est-ce que le TRIE n'est pas un cout supplémentaire qui renchérit le prix de revient ? car avec le développement des infrastructures (guichet uniques aux frontières, suivi des camions par GPS, juxtaposition des postes de dédouanement, utilisation des NTIC la caution n'est plus utile.

Au mieux il faut laisser ce qui existe si non il faut supprimer le TRIE ou réorienté ces fonds vers le développement des échanges, car les cautions n'ont jamais et ne peuvent pas remplir la fonction qu'on leur attribue.